Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 216 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 1 juni jl. gevraagd om een reactie op het bericht «Staatsgaranties voor Schiphol en KLM boterzacht» in de Volkskrant van 1 juni. Hierbij voldoe ik aan dit verzoek.

In de berichtgeving in de Volkskrant wordt gesteld dat de staatsgaranties voor Schiphol en KLM al vanaf de fusie met Air France «boterzacht» zijn geweest en dat toenmalig Minister Eurlings bij de verlenging van 2010 de meest concrete garantie heeft laten vallen, namelijk een garantie over concrete bestemmingen en een evenwichtige ontwikkeling.

In reactie hierop wil ik allereerst benadrukken dat een evenwichtige ontwikkeling van de «hub» Schiphol ten opzichte van de luchthaven Parijs Charles de Gaulle nog steeds onderdeel is van de zogenaamde staatsgaranties; het evenwicht is namelijk besloten in de garanties die zijn blijven bestaan. Daarin staat dat er sprake moet blijven van een multi-hub systeem waarbij zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle hoekstenen zijn als Europese en intercontinentale hub.
In een jaarlijkse monitor over de invulling van de staatsgaranties kijkt SEO Economisch Onderzoek ook naar die evenwichtige ontwikkeling. Uit die monitor blijkt dat deze garantie nooit in gevaar is geweest. Sterker nog, het netwerk op Schiphol heeft zich in de loop der jaren sterker ontwikkeld dan dat op Parijs Charles de Gaulle.

Hieronder vindt u een nadere toelichting.

Met het Memorandum of Understanding van 25 mei 2010 (afgesloten tussen De Nederlandse Staat, Air France KLM en KLM) is een aantal afspraken verlengd uit de overeenkomst uit oktober 2003 (afgesloten tussen Air France, de Staat der Nederlanden en KLM). Het gaat daarbij om een deel van de zogenaamde staatsgaranties.

kst-29665-216
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 26 mei 2010[1] en bij brief van 3 september 2010[2] waarin Kamervragen zijn beantwoord over de verlenging van de staatsgaranties.

In de overeenkomst uit 2003 is bepaald dat de staatsgaranties een geldigheid hebben van 8 jaar (tot mei 2012) en specifiek voor de 42 sleutelbestemmingen een geldigheid van 5 jaar (tot mei 2009). Zonder enige interventie van de Staat zouden de staatsgaranties dus volledig zijn verlopen.

In 2009 is bezien of verlenging van een deel van de staatsgaranties toch wenselijk en haalbaar zou zijn. In dat kader is onder meer aan SEO Economisch Onderzoek gevraagd om een studie uit te voeren met een terugblik en vooruitblik op de ontwikkeling van het netwerk van Air France KLM.

Mede op grond van dit onderzoek is toen geconcludeerd dat verlenging van een aantal afspraken wenselijk was. Dit betekende dus dat er opnieuw een akkoord moest worden bereikt dat ook werkbaar en acceptabel was voor de contractpartners. De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat heeft zich daarom wat de netwerkkwaliteit betreft geconcentreerd op verlenging van de kern van de afspraken: het multi-hub systeem waarbij zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle hoekstenen zijn als Europese en intercontinentale hub.

Dit is een belangrijke afspraak. Jaarlijks wordt door door SEO bezien of de ontwikkeling van het Air France KLM netwerk op Schiphol in evenwicht is met dat op Parijs Charles de Gaulle. De Kamer wordt hier regelmatig over geïnformeerd. Ik heb in februari jl. de Kamer de meest recente SEO monitor 2014 gestuurd[3]. Deze kent positieve resultaten.

SEO geeft daarin onder andere aan:
«De Staatsgaranties ten aanzien van de netwerkkwaliteit beogen een evenwichtige netwerkontwikkeling tussen Schiphol en Parijs Charles de Gaulle. Gezien de meest recente ontwikkelingen in de netwerkkwaliteit van Schiphol en Parijs Charles de Gaulle blijkt dat Schiphol nog steeds een betere ontwikkeling laat zien in termen van de directe connectiviteit en hubconnectiviteit.»

Het is verder goed om op het volgende te wijzen. Wanneer de Nederlandse Staat van mening zou zijn dat Air France KLM besluiten neemt die in strijd zijn met deze afspraken kan de kwestie worden voorgelegd aan het zogenaamde «State Assurances Committee» voor een bindend advies.

Uiteraard kan Air France KLM besluiten om vluchten op bepaalde bestemmingen op één van beide hubs te concentreren. Maar in het geval van besluiten die de rol van de hub Schiphol onder druk zouden zetten kan de Staat dus een beroep doen op het State Assurances Committee.

In de afspraken van 2003 was ook een bepaling opgenomen over een met name genoemd aantal (42) zogenaamde sleutelbestemmingen. Daarbij was bepaald dat groei van de AF KLM groep op Parijs Charles de Gaulle niet ten koste mocht gaan van die sleutelbestemmingen op Schiphol en andersom ten aanzien van vluchten van Air France op Parijs CDG. Omdat de luchtvaart een zeer dynamische sector is en het belang van bestemmingen in de tijd kan fluctueren, kent het MoU geen specifieke afspraak

[1] Kamerstuk 29 232, nr. 6
[2] Kamerstuk 29 232, nr. 8
[3] Kamerstuk 29 665, nr. 211

meer over een lijst bestemmingen. Dat is ook in de Kamerbrief van september 2010 gemeld.

Zoals ook in bovengenoemde Kamerbrief uit 2010 is gemeld, is er gekozen voor een Memorandum of Understanding om snel en op effectieve wijze tot nieuwe afspraken te komen. Verlenging in de vorm van privaatrechtelijke overeenkomsten zou een langdurig proces met zich mee hebben gebracht. Met het MoU heeft het bestuur van Air France KLM en KLM zich gecommitteerd om de kern van de staatsgaranties te behouden.

SEO wijst in het rapport uit 2009 op de mogelijkheden voor de Staat om, naast een beroep te doen op staatsgaranties, eventuele netwerkerosie indien ooit aan de orde, te beperken. Genoemd wordt onder meer flankerend beleid gericht op goede landzijdige bereikbaarheid van Schiphol, het luchtvaartpolitieke beleid (landingsrechten), een concurrerend kostenniveau en voldoende piekuurcapaciteit. Dit zijn overigens zaken waar thans vanuit het Rijk veel aandacht voor is.

SEO noemt tot slot in het rapport uit 2009 hernieuwing van de staatsgaranties als uiterste middel in het kader van inzicht en communicatie over de netwerkstrategie van Air France KLM. De overheid heeft er in 2010 in aanvulling op de hiervoor genoemde beleidsinzet dus inderdaad voor gekozen om de garanties niet te laten verlopen maar de kernbepalingen hiervan te verlengen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld